LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr. | ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMts — 15 fr. | FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER . — 20 fr. | ETRANGER. — 40 fr.

28 Juin 1902. — N° 198.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

ÉDOUARD VII, CHAUFFEUR

A la veille des fêtes du couronnement, il nous avait paru intéressant de présenter aux lecteurs de la Vie au Grand Air *le roi d'Angleterre, sportsman. Il n'est guère de sport, en effet, qu'Édouard VII n'ait pratiqué. L'automobile est un des derniers qui l'ait conquis ; le roi ne se contente pas de monter en auto, il mène lui-même sa voiture et avec l'habileté d'un chauffeur consommé. La maladie du roi a forcé de remettre à une date indéterminée les fêtes annoncées, mais nos photographies n'en restent pas moins d'une brûlante actualité.*

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A l'heure où paraîtront ces lignes, les concurrents de la course

PARIS-VIENNE

dévoreront à toute allure les routes qui relient les deux grandes capitales.

Pour ne pas faire attendre trop longtemps nos lecteurs, nous avons décidé d'avancer, à l'occasion de cette épreuve, la date d'apparition de notre prochain numéro.

Ce numéro sera mis en vente le

Lundi 30 Juin

Il contiendra :

LE DÉPART DE CHAMPIGNY

illustré de nombreux clichés

au magnésium

des divers photographes de la Vie au Grand Air ;

La première étape

photographies prises sur la route, et

L'ARRIVÉE A BELFORT

Nos lecteurs ont pu se rendre compte que nous ne négligeons rien pour les tenir au courant de l'actualité. Les compte-rendus illustrés que nous avons publiés de Marseille-Paris, de Bordeaux-Paris, de la catastrophe du Pax, du grand Steple Chase, du Grand Prix, du Circuit du Nord à l'alcool en sont la meilleure des preuves.

Pour

PARIS-VIENNE

encore, et plus que jamais, nous voulons être

Les premiers

et

les mieux informés

Sur tout le parcours, dans les

plaines de la Champagne,

le long des

lacs de la Suisse

sur les

routes escarpées du Tyrol

ou dans les

gorges de l'Alberg

les objectifs de nos photographes suivront les coureurs.

A Vienne

la Vie au Grand Air, *ne comptera pas moins de*

cinq représentants :

notre directeur Pierre Lafitte et nos collaborateurs Georges Prade, Paul Doyé, Tampier et Berger.

C'est dire que nos lecteurs sont dès à présent assurés de trouver dans nos prochains numéros le compte-rendu le plus complet et le plus vécu de la grande épreuve automobile de 1902.

Outre la course Paris-Vienne, notre prochain numéro contiendra :

LE GRAND PRIX CYCLISTE
par André Foucault,

L'OUVERTURE DE LA PÊCHE
par Paul Mégnin,

etc. etc.

Si vous désirez vous tenir au courant de ce qui se dit, de ce qui se fait dans tous les sports, lisez chaque jour l'*Auto-Vélo*.

LES ÉDITEURS.

Paris-Vienne

I

LES TOURISTES.
LA ROUTE DES « VITESSE »

Les concurrents de Paris-Vienne sont partis. Tandis que les touristes s'acheminent à petites journées vers la capitale de François-Joseph, les coureurs gagnent les bords du Danube aussi vite que le leur permettent les routes défoncées de l'empire austro-hongrois. Nous publions les photographies des premiers, avec les notes et clichés rapportés par notre collaborateur Georges Prade, qui vient de faire en voiture la route de la course.

PEU de Français ont fait la route Paris-Vienne. Nous commençons à peine à connaître notre pays, depuis que la bicyclette et l'automobile nous l'ont fait découvrir. Aussi, serait-ce un peu trop nous demander que de vouloir exiger de nous la connaissance d'un pays étranger. L'Autriche, ce pays merveilleux de forêts et de cimes, l'Autriche, qui possède à elle seule plus de la moitié de la chaîne des Alpes, est si lointaine qu'elle ne nous apparaît qu'au travers de nos souvenirs confus de voyage :

Comme un brouillard léger que l'aurore soulève.

Nous venons de faire par avance cette terrible route de Vienne avec MM. Henry Fournier, le vainqueur de Paris-Berlin, Gabriel, le héros du dernier meeting de Nice, Leones un jeune diplomate espagnol, et nous en revenons à la fois étonné et enfin avec l'impression de je ne sais quelle angoisse et de je ne sais quel danger.

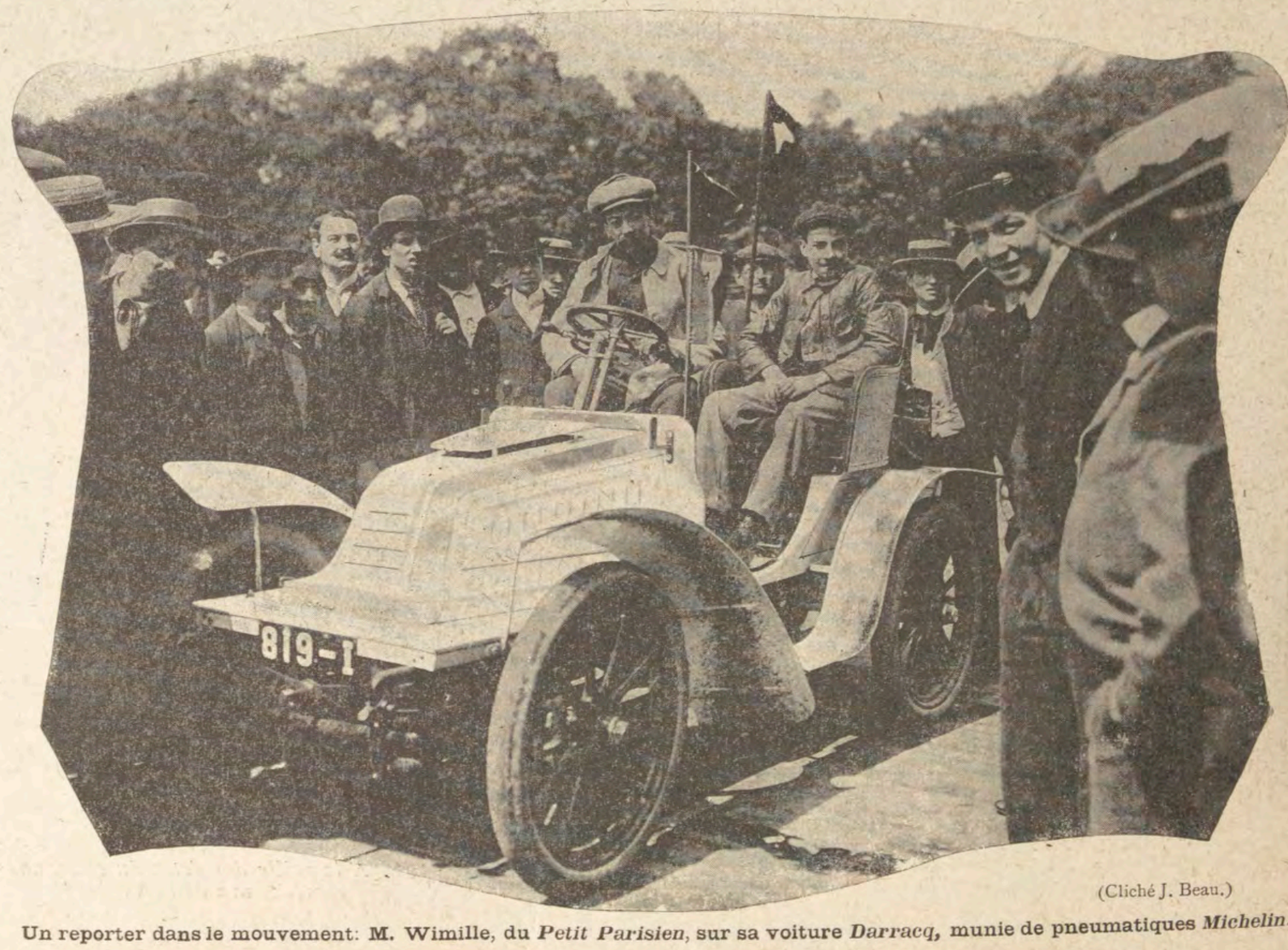
Pour nous autres Français, en effet, le problème de la locomotion automobile s'est posé d'une façon bien nette. Sur une route connue, en général fort belle et fort connue dont les moindres inconvénients, caniveaux et dos d'âne, sont bien notés d'avance et bien délimités, on cherche à aller le plus vite possible. Le véhicule a son minimum de poids, de façon à combiner à la fois sa direction facile, sa vitesse, et son minimum d'usure de pneumatiques.

En Autriche, d'où nous venons, le problème se pose en sens inverse. Le seul but à atteindre ici est la résistance du véhicule aux chocs successifs, aux cahots monstrueux d'une route dont nous ne pouvons nous faire une idée.

La vitesse devient ici chose secondaire, dont on s'occupera plus tard, un moyen et non plus un but.

(Photographie prise du balcon de l'Automobile Club par J. Beau).

La place de la Concorde le 19 Juin à 10 h. du matin. La foule autour d'une voiture.



(Cliché J. Beau.)

Un reporter dans le mouvement: M. Wimille, du *Petit Parisien*, sur sa voiture *Darracq*, munie de pneumatiques *Michelin*.

Je revois encore Fournier, dans notre chambre du Central Hôtel, répondant à un journaliste du *Neues-Wiener-Tagblatt*, venu pour vous interwiever.

Quelle différence trouvez-vous entre Paris-Berlin et Paris-Vienne ? lui dit-il, et Fournier de répondre par cette comparaison que nous avions fort souvent agitée ensemble sur la route: Paris-Berlin, c'est la piste de Longchamp, et Paris-Vienne, c'est Auteuil, la piste d'obstacles.

Notre excellent collaborateur Tampier a déjà présenté aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* le parcours de Paris à Bregenz qu'il a tracé lui-même.

Nous insisterons donc surtout sur la partie autrichienne de l'itinéraire, la plus importante du reste, et celle qui va donner à la course sa véritable physionomie.

M. Spitz, l'un des premiers chauffeurs d'Autriche, nous disait à Vienne:

En France, on apprend à conduire vite ; en Autriche, on apprend à mener lentement.

Rien de plus exact et de plus pittoresque que cette laconique formule. La route d'Autriche, rude et dure, est bien la suprême école des conducteurs.

Côtes en lacets de 12 à 15 p. 100, caniveaux monstrueux et dos d'âne de 40 centimètres de hauteur, rien n'y manque et il faut une attention de toutes les minutes pour échapper à ce perpétuel péril.

Qui n'a pas vu au-dessus de Staben s'étager ces huit spirales de lacets ou encore, aux environs de Rattemberg, la prodigieuse série de caniveaux, véritables fossés, ne peut pas savoir ce qu'est une route de l'Europe centrale.

Entendons-nous bien, afin qu'il n'y ait aucune surprise. Je considère comme la plus mauvaise plaisanterie la description d'une route qu'on n'a point faite et je me rappelle le bluff colossal d'un de nos confrères, qui avait déclaré, lors de Paris-Berlin, qu'après Magdebourg les voitures ne pourraient plus passer, lorsqu'elles n'y quittèrent point la quatrième vitesse.

L'Arlberg lui-même, malgré ses effrayants lacets, n'est redoutable que pour un fou. Du moment que l'on voit, on peut et l'on doit prévoir. La route de l'Arlberg à Innsbrück est une suite

L'arrivée place de la Concorde.

Pendant les derniers préparatifs.

Les malles de Madame.

On arbore les couleurs nationales.

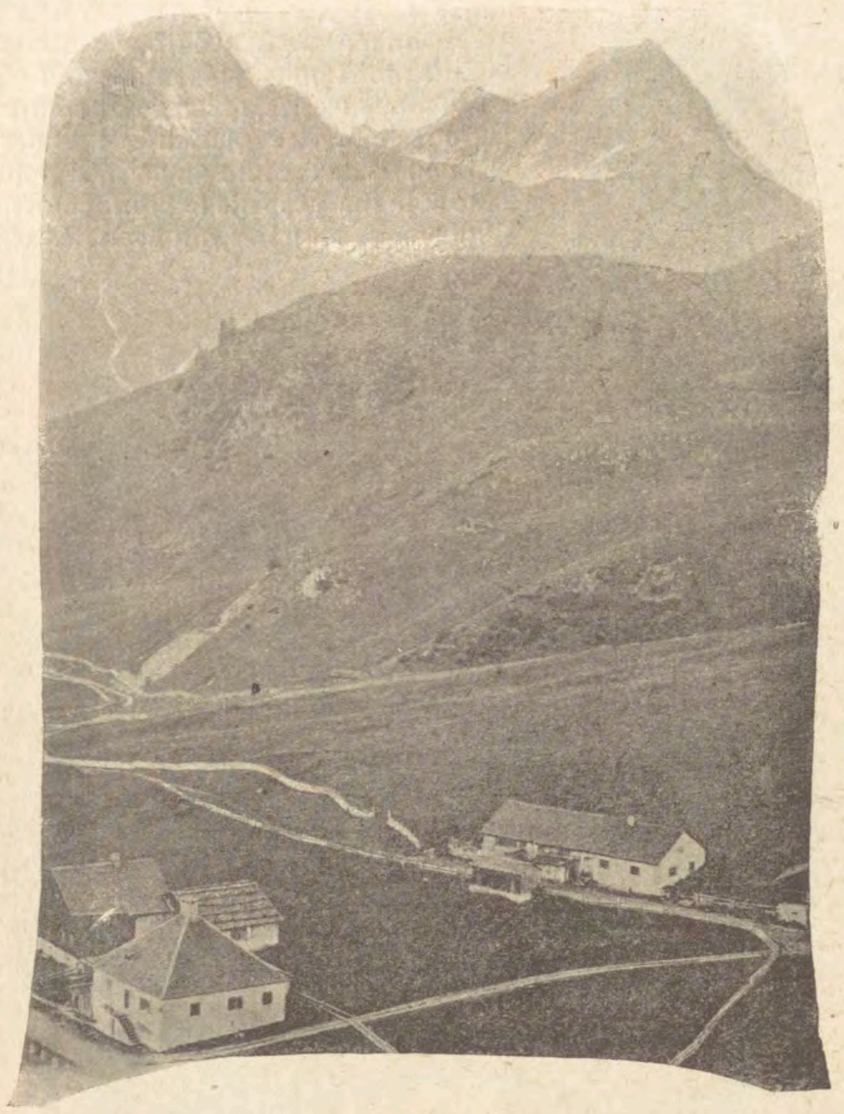
Tendres adieux.

Le départ.

Un groupe de touristes qui ne sont pas du voyage.

de terribles descentes en S, mais les poteaux de l'ancienne poste à chevaux sont d'un précieux secours. Ces poteaux sont placés sur la gauche de la route qu'ils indiquent. Ils sont peints en jaune et noir et portent l'image d'un sabot de voiture, vivante évocation d'un frein dont le besoin ne se fait que trop sentir.

Avant Innsbrück, la route est épouvantable, un vrai bourbier s'il pleut. S'il fait beau, il est possible qu'elle soit meilleure. Mais de Hall à Schwanenstadt après Salsbourg, la route n'est qu'une suite d'effrayants caniveaux



Une vue de Gruss. — On se rend très bien compte sur notre photographie de l'étroitesse de la route et des lacets qu'elle décrit.

en palier, et de dos d'âne en côte.

J'ai compté dans une côte, près de Frankenmarkt, huit dos d'âne en montant et dix-huit en descendant.

Au dix-huitième, malgré notre prudence qui, à défaut d'autres motifs, avait, on le conçoit, la raison de dix-sept accrocs en 2 kilomètres, la carrosserie arrière renonçait à la lutte, et le second banc de notre phaéton s'écroulait avec ses trois voyageurs.

Mesure en main, ce dos d'âne qui mériterait, en l'occurrence, le nom de dos d'éléphant, mesurait 40 centimètres de haut, une petite butte effroyable à plus de vingt à l'heure.

Après Schwanenstadt, la route s'améliore. Jusqu'à Linz et Amstetten, et même jusqu'à Polten, on peut marcher sinon à toute vitesse, au moins à demi-allure en faisant toutefois attention aux nombreux dos d'âne d'Amstetten.

Sur la fin du parcours, la route ressemble fort à une ruelle coupée de caniveaux, et de Stockerau à Vienne, elle s'élargit sans devenir meilleure encore.

Ayez donc de la patience et de la prudence et attention aux signaux qui seront répartis avec le plus grand soin sur toute la route, par les soins de l'O. A. C.

Une vue de Landeck sur le versant sud de l'Arlberg.

Voici la note que nous communiquent à ce sujet les commissaires autrichiens, organisateurs sur cette partie du parcours, MM. le C^te^ Siegfried Wimpffen, le C^te^ Michel Esterhazy, le C^te^ Léopold Kolowrat et le D^r^ R. de Stern.

Le drapeau bleu signifie «attention»: fixé avec direction vers le sol, il signifie un caniveau ou un dos d'âne. Il ne se trouve pas 100 mètres en avant, il se trouve au *caniveau même.*

Fixé en haut il signifie : attention, virage brusque, ralentissement. Le même drapeau dans la main d'un homme signifie obstacle temporaire : voiture, cheval, etc.

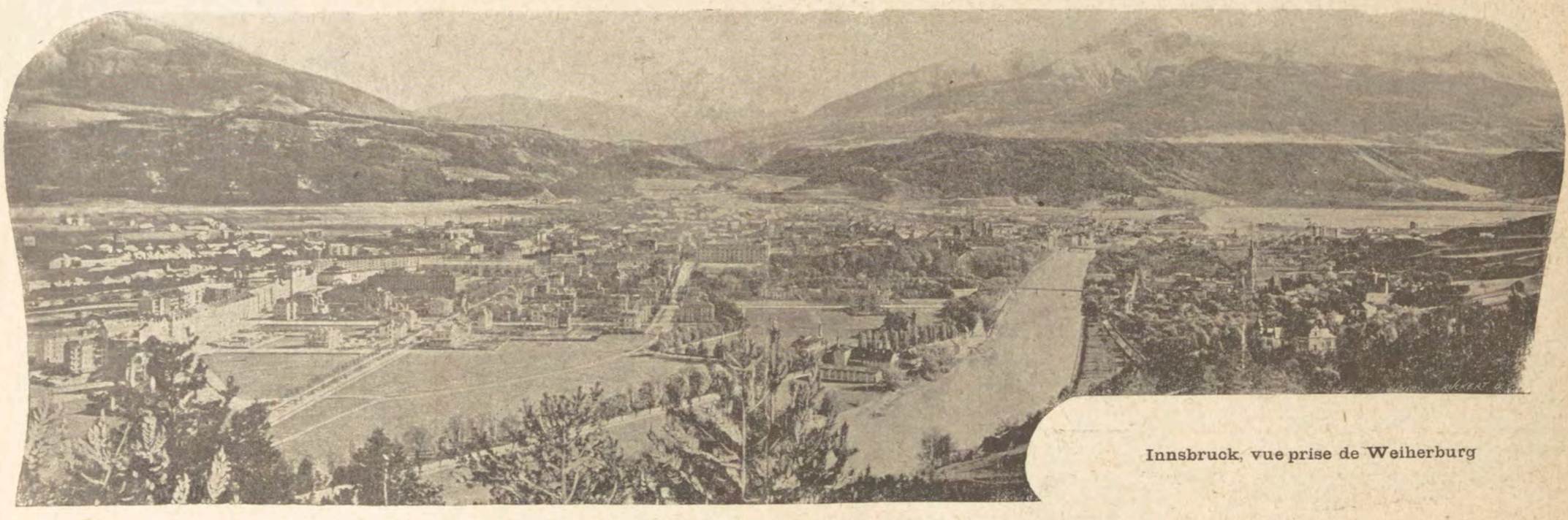
Les passages à niveau fermés seront indiqués par un drapeau jaune.

L'auberge de St-Christophe auf Arlberg par un jour de neige.

En résumé, Paris-Vienne ne sera donc pas, répétons-le bien à l'avance, une course de vitesse, ce sera avant tout une course de résistance. N'y cherchons point la formule habituelle : aller le plus vite possible, mais retournons-là en la formule suivante :

Sur la route la plus dure qu'on puisse trouver, que sera la locomotion nouvelle ? Et c'est encore un côté intéressant à étudier de l'automobile.

GRORGES PRADE.

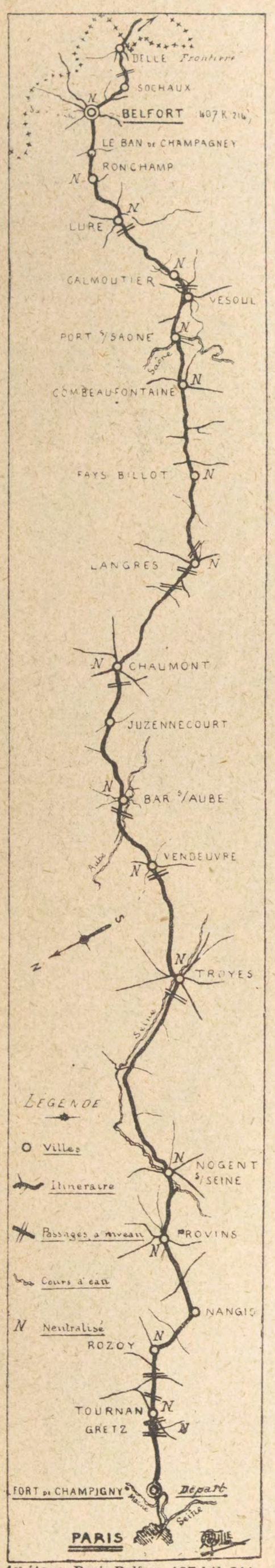


Innsbruck, vue prise de Weiherburg

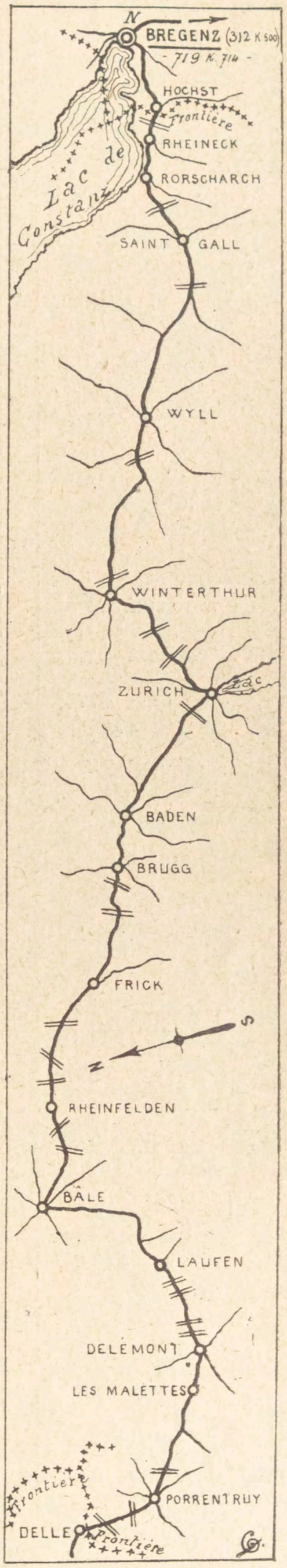
LISTE DES ENGAGEMENTS

Catégorie Vitesse

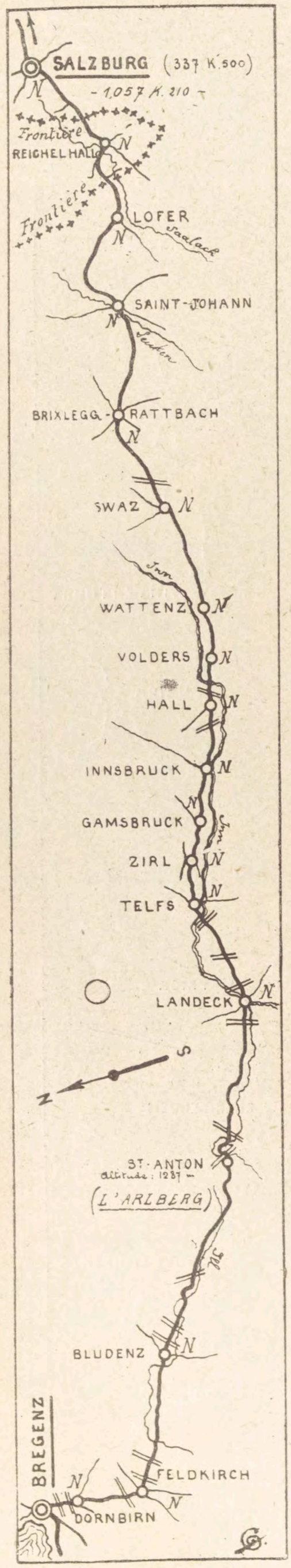
	Numéros et Marques.	Conducteurs.	Catégories.	National.
1.	Mors	Fournier	G. V.	Fr.
2.	—	Gabriel	—	—
3.	—	De Caters	—	—
4.	—	Foxhall Keene	—	—
5.	Panhard-Levassor	R. de Knyff	—	—
6.	—	Maurice Farman	—	—
7.	—	Henri Farman	—	—
8.	—	Jarott	—	—
9.	—	Pinson	—	—
10.	—	Leys	—	—
11.	Graf Tries	G. Tries	—	Autr.
12.	C. G. V.	Girardot	—	Fr.
13.	—	Giraud	—	—
14.	—	Charron	—	—
15.	Mors	Leones	V. L.	—
16.	—	Fraignac	—	—
17.	Outhenin Chalandre (Panhard-Levasso).	Teste	G. V.	—
18.	Renault frères	Louis Renault	V. L.	—
19.	Peugeot	Cuchelet	G. V.	—
20.	—	Kraeutler	—	—
21.	—	Caillois	V. L.	—
22.	—	C. S. Rolls	G. V.	—
23.	Déchamps	Déchamps	V. L.	Belge.
24.	Daniel		—	Fr.
25.	—		—	—
26.	Mercédès	Zborowski	G. V.	All.
27.	—	Forest	—	—
28.	—	Degrais	—	—
29.	—	Stead	—	—
30.	Lohner-Porsché		V. L	Autr.
31.	Mercédès	Loraine Barrow	G. V.	All.
32.	—	Werner	—	—
33.	Fouret	Fouret	V. L.	Fr.
34.	Mercédès		G. V.	All.
35.	Darracq	Baras	V. L.	Fr.
36.	—	Marcellin	—	—
37.	Rettsleimer		G. V.	Autr.
38.	Darracq	Edmond	V. L.	Fr.
39.	—	Hemery	—	—
40.	—	Collin	—	—
41.	—	Wherlé	—	—
42.	Mulders-Pipe	Guders	G. V.	Belge.
43.	—	Porlier	—	—
44.	Panhard-Levassor	Heat	—	Fr.
45.	Edge	Edge	—	Angl.
46.	Soc. Georges Richard	Salleron	V. L.	Fr.
47.	Clément	Clément	—	—
48.	Dinsmore	Dinsmore	G. V.	All.
49.		Lher	—	Autr.
50.	Clément	Tart	V. L.	Fr.
53.	—	Williams	B	—
54.	—	Masson	—	—
55.	De Diétrich	P. Merville	G. V.	—
56.	—	Gras	—	—
57.	—	Vigneaux	—	—
58.	—	Loraine Barrow	V. L.	—
59.	—	Rougier		—
60.	—			—
61.	Gobron-Nagant	Courard	V. L.	—
62.		Topf	Tr	All.
63.	Gobron-Nagant	Dernier	V. L.	Fr.
64.	—	Roland	—	—
65.	Panhard-Levassor	Van der Heyden	G. V.	—
66.	Automotrice	Gasté	V. L.	—
67.	—	Marnier	—	—
68.	Soc. Georges Richard	Stead	—	—
69.	—	Léger	—	—
72.	—	Georges Richard	V	—
73.	—	Gaston Rivierre	—	—
74.	—		—	—
75.	—		—	—
76.	Gobron-Brillié	Rigolly	V. L.	—
77.	Panhard-Levassor	A. Axt	G. V.	—
78.	Dürkorpp		V. L.	All.
79.	Mercédès	Vanderbilt	G. V.	—
80.	Gardner-Serpollet	Rutishauser	—	Fr.
81.	—	Chanliaud	—	—
82.	—	Le Blon	—	—
83.	—	Cottard	—	—
84.	Clément-Gladiator	Domptet	V. L.	—
85.	—	Weigel	—	—
86.	—	Comiot	—	—
87.		Duc de Valençay	G. V.	—
88.		Cormier	Tr	—
89.		Durand	V. L.	—
90.	Mors	Augières	G. V.	—
91.	—	Godard-Desmarest	V. L.	—
92.	Dürkorpp		—	Autr.
93.		Mark Mayhew	G. V.	Angl.
94.		Audran	V. L.	Fr.
95.	Panhard-Levassor	Bertaux	—	—
96.	Renault frères	Grus	V	—
97.	—	Oury	—	—
98.	—		—	—
99.	Dürkorpp		G. V.	All.
100.	Renault frères	Lamy	V.	



1re étape, Paris-Belfort, 407 kil. 214.
(*Jeudi 26 Juin*).



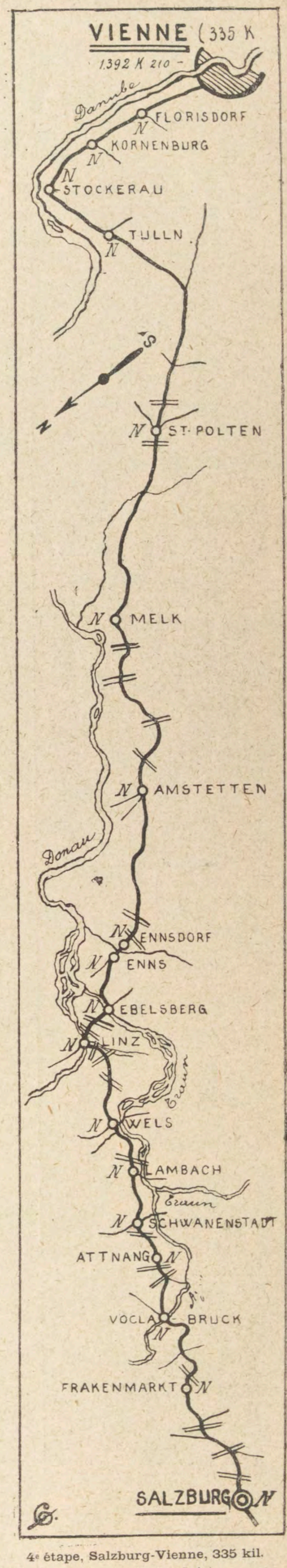
2e étape, Belfort-Bregenz, 382 kil. 500.
(*Vendredi 27 Juin*).



3e étape, Bregenz-Salzburg, 317 kil. 500.
(*Samedi 28 Juin*).

	Numéros et Marques.	Conducteurs.	Catégories.	National.
103.	Decauville	De la Touloubre	V. L.	Fr.
104.	—	Mestayer	—	—
105.	—	Thery	—	—
106.	—	Ulhmann	—	—
107.		Vanderbilt	G. V.	—
108.	C. G. V.		—	—
109.	—		—	—
110.	—		—	—
111.	—		—	—
112.	—		—	—
113.	—		—	—
114.	—		—	—
115.	—		—	—
116.	—		—	—
118.		Torchon	V. L.	Belge.
119.		Roch-Brault	—	—
121.		Lamberjack	—	Fr.
122.	De Dion-Bouton		Tr.	—
123.	—		—	—
124.	—		—	—
125.		P. Renaud	G. V.	—
126.		De Bostwick	—	—
127.	Lamaudière	Lamaudière	B.	—
128.	—	Canesse	—	—
129.		Tritsch	V. L.	Autr.
130.		—	—	—
131.	Gobron-Brillié	Achille Fournier	—	Fr.
132.	—	Koechlin	—	—
133.		Mme du Gast	G. V.	—
134.	Téléphones Ader	Valentin	V. L.	—
135.	—	Simon	—	—
136.	Mulders-Pipe	De Crawhez	G. V.	Belge.
137.		A. Royer	—	Fr.
138.		Laurin	B.	Autr.
139.		Klément	—	—
140.	Panhard-Levassor	Paul Chauchard	G. V.	Fr.
141.	Werner	Georges	B.	—
142.	—	Bucquet	—	—
143.	Decauville	Page	V. L.	—
145.	Gobron-Brillié	Berrué	—	—
146.	—	Duray	—	—
147.	Renault frères	M. Renault	—	—
148.	—	Louvet	—	—
149.	—	Richet	—	—
150.	—	De Forest	G. V.	Angl.
153.		Savariaux	B.	—
154.		G. Leys	G. V.	—
155.	Automobile Nationale	Hanriot	V.	—
156.	Panhard-Levassor	Stéphen Ribes	V. L.	—
157.	Decauville	Marot	—	—
158.	—	Cornilleau	—	—
159.	Soc. Georges Richard	Brasier	G. V.	—
160.	—	Barba	—	—
161.	Passy		—	—
162.	Panhard-Levassor	Gondoin	V. L.	—
163.	Delahaye	Perrin	—	—
164.	—	Varlet	—	—
165.	—	Pirmez	—	—
166.	Darracq	Max	—	—
167.	—	Guillaume	V.	—
168.	—	Marbais	—	—
169.	H. Wolseley	Graham White	G. V.	Angl.
170.	—	Herbert Austin	—	—
171.	—	Arthus Callace	—	—
172.	Prunel		V.	Fr.
173.	Chenard-Walcker	Walcker	G. V.	—
175.	Téléphones Ader	Fontaine	B.	—
176.	Rivierre	Gedda	—	—
177.	Bruneau	Néron	—	—
178.	Schmidt		—	—
179.	Mors	Waterbury	G. V.	—
180.		Béguin	B.	—
181.	Peugeot	Renaux	V. L.	—
182.	—	Doriot	—	—
183.	—	Bousquet	—	—
184.	—	Rouquette	G. V.	—
185.	De Dion-Bouton	Bardin	Quad.	—
186.	Corre	Corre	V.	—
187.	—	Buchillet	—	—
188.	—	M. Durand	—	—
189.	Déchamps	Paul Rivière	V. L.	Belge.
190.	Decauville	Ravenez	—	Fr.
191.	De Dion	Holley	Tr.	—
192.		Gavaris	G. V.	—
193.		Lefébure	—	—
194.	Clément	Volatum	V. L.	—
195.	—	Barbaroux	—	—
196.	—	Domptet	—	—
197.	Panhard-Levassor	Sabis-Bey	G. V.	—
198.	Boyer	Boyer	—	—
199.	Société Crouan	Legrand	V. L.	—
200.	Déchamps	Cozic	—	Belge.
201.	—	Tencarts	—	—
202.	Panhard-Levassor	P. de Crawhez	G. V.	Fr.
203.		Alberta	V.	—
204.	Clément	Derny	B.	—
205.	Serpollet	Olliver	V. L.	—
206.	Libéria	Dupont	—	—
207.	De Diétrich	Meyan	—	—
208.	Mercédès	Henri de Rothschild	—	All.
209.	Fouillaron	Jousse	G. V.	Fr.
210.	—	Charin	—	—

G. V. *Grosse voiture.* — V. L. *Voiture légère.* — V. *Voiturette.* — Tr. *Motocycle.* B. *Motocyclette.*



4e étape, Salzburg-Vienne, 335 kil.
(*Dimanche 29 Juin*).

Les Championnats du Monde à Rome

Le Championnat du Monde s'est disputé cette année dans la Ville Eternelle et le contraste n'a pas été peu frappant entre toutes ces modernités que constituent les choses du sport cycliste et ces ruines pleines de souvenirs auxquelles se rattachent autant de parcelles de l'histoire romaine.

Notre collaborateur Geo Lefèvre, qui a assisté à ce meeting, nous a rapporté les photographies que nous publions ci-dessous en même temps que ses impressions.

✣ ✣ ✣

Ce n'est pas ici le lieu de décrire la Rome à la fois antique et nouvelle qu'est aujourd'hui la ville des Césars. Ce que les lecteurs de la *Vie au Grand Air* désirent avoir en ce moment ce sont des détails sur les grands événements cyclistes qui viennent de s'y dérouler.

Le vélodrome de Porta-Salaria doit son nom à la porte près de laquelle il est construit. L'entrée se trouve dans un vieux faubourg où grouillent les bamberios, où, le soir venu, le peuple nonchalent boit, à gorgées lentes, le Chianti ou le Castelli. Une large porte cochère surmontée par une inscription "Sporting Club" donne accès à une cour sablée et ornée de parterres aux fleurs et aux plantes grasses, comme la terre d'Italie se plaît à en faire pousser.

Puis, plus loin, un énorme lion — original d'un motif de la statue de Cavour — semble veiller sur le vélodrome. Et c'est enfin la piste.

Comme dessin, elle est superbe. Longue de 500 mètres, large de dix, elle a de très longues lignes droites. Son seul défaut est dans le relèvement insuffisant des virages.

Les tribunes, au nombre de quatre, sont d'un aspect très imposant. Hautes, larges et profondes, elles peuvent contenir près de 8 000 spectateurs. Et sur la ligne des tribunes, juste au milieu, se dresse le pavillon royal, très coquet en sa blancheur de marbre. Comme une de nos photographies le montre, c'est de la terrasse de ce pavillon, pour l'occasion orné de tentures de velours à franges d'or, que le roi assiste aux courses.

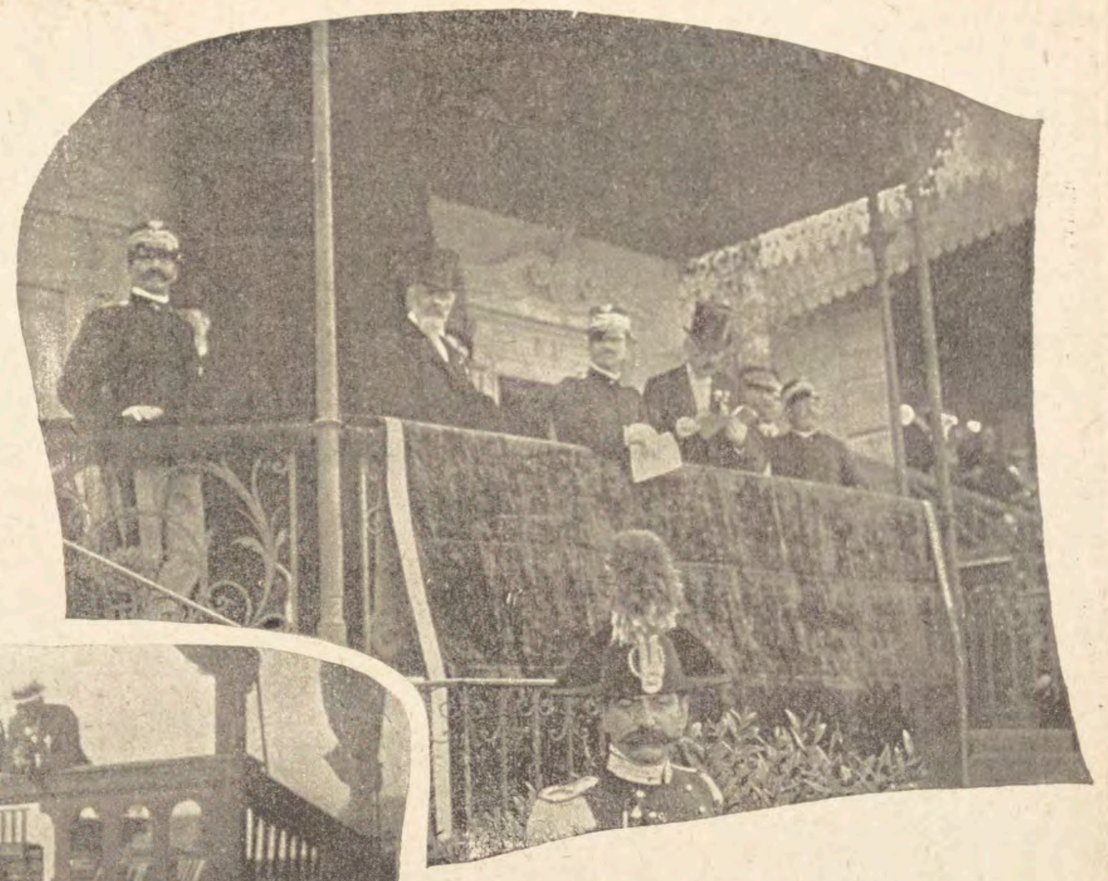
Victor-Emmanuel III s'y intéresse du reste vivement et il n'a pas ménagé, l'autre jour, ses questions aux personnes de son entourage. Il pointait lui-même les gagnants sur son programme !

Les gradins populaires sont susceptibles de contenir une foule immense sur leurs étages gazonnés. Et enfin, pour compléter cette description rapide, notons que le quartier des coureurs, établi derrière les tribunes, près des salons et du bar du sporting-Club, est parfaitement installé, puisque les coureurs y trouvent même des chambres et des appartements.

Au point de vue sport, les résultats ont été excellents. Je n'y reviendrai pas longuement, car ils sont aujourd'hui connus dans tous leurs détails. Je veux cependant dire que ces grandes épreuves auxquelles j'ai eu l'heur d'assister, ont été véritablement passionnantes.

La finale du Championnat du Monde professionnels qu'un objectif a pu saisir pour les lecteurs de la *Vie au Grand Air*, a classé très près l'un de l'autre, après une lutte acharnée, le danois Ellegaard, déjà champion du monde en 1901, et le hollandais Meyers revenu à la piste après une absence d'une année. Ellegaard a triomphé, mais de si peu, et après une lutte si indécise qu'il est permis de prévoir que la position des deux hommes pourrait bien être intervertie dans le Grand Prix de Paris dont la finale va être courue dimanche.

GÉO LEFÈVRE.



(Cliché Felicetti.)

Le roi d'Italie au Vélodrome de Porta Salaria.

Le roi Victor-Emmanuel II assiste aux courses du haut de son pavillon, le programme à la main. A sa droite, le prince Colonna, syndic de Rome ; à sa gauche, le Commandeur Cerisole. Ce n'est pas sans peine que nous avons pu nous procurer ce cliché, car il est interdit, en Italie, de prendre des instantanés de la personne royale.

Ce n'est point une course à pied.

Dans la troisième demi-finale, les trois hommes ayant culbuté, Bixio a terminé seul, à pied, pendant que la foule empêchait ses concurrents, Arend et Lawson, de faire comme lui ! Ce dernier reçut même, en pleine figure, un formidable coup de poing.

Après la victoire.

Ellegaard, dans la tribune du jury, est félicité par M. Cavanenghi, président de l'Union vélocipédique italienne. Remarquer devant la tribune, le tableau d'affichage qui sert pour le pari mutuel.

La finale du Championnat (professionnels).

Noter l'effet déformant produit par la perspective. Meyers paraît être à une demi-longueur d'Ellegaard, tandis qu'il n'a succombé que d'une demi-roue. Bixio, au contraire, battu de deux longueurs, semble être assez près du vainqueur, Penché sur la ligne d'arrivée, Rutt, le crack allemand.

(Clichés Normandia.)

ÉDOUARD VII, YACHTSMAN.

Comme tout Anglais qui se respecte, le roi d'Angleterre est un fervent du yachting. La très jolie photographie que nous donnons ci-dessus le représente sur son yacht, alors qu'il n'était encore que prince de Galles, aux régates de Cannes en 1895.

ÉDOUARD VII, GOLFEUR.

De même que le yachting, le golf est pour les Anglais un sport national ; aussi, est-il au premier rang de ceux que pratique le roi Édouard VII, et les prairies de Sandringham, tout comme les bruyères d'Écosse, ont souvent vu les royals clubs *pousser de* tee *en* tee *la balle obéissante.*

La préparation du traditionnel défilé des concurrents.

LE GRAND PRIX CYCLISTE DE PARIS

La première des trois réunions qui composent le meeting du Grand Prix Cycliste, a eu lieu dimanche. Elle comprenait les séries du Grand Prix (professionnels) gagnées par Ellegaard, Meyers, Rutt, Grogna, Arend, Momo, Mayer *et* Domain ; *les séries du Grand Prix (amateurs), le Prix de la Finance pour tandems, gagné par* Ellegaard-Arend *devant* Meyers-Rutt, *et* Grogna-Didier-Nauts, *et enfin le Prix Caumeau (20 kilomètres amateurs) enlevé par* Bertrand *devant* Schifer *et* de Baeder. *Nous nous devions de mettre sous les yeux de nos lecteurs les photographies des scènes principales de cette réunion, qui avait réuni un très nombreux public, malgré les critiques d'ensemble auxquelles a pu donner lieu la composition des séries du Grand Prix de Paris, critiques dont nous apportons impartialement les échos aux lecteurs de la* Vie au Grand Air. *Elles n'ôteront rien, soyons en persuadés, au succès de la réunion de dimanche prochain.*

Avant de courir une série, Arend prend un cliché de notre photographe.

Ellegaard se rend au départ de sa série.

Comme j'arrivais lundi matin à la *Vie au Grand Air*, animé de l'intention louable d'y écrire le compte rendu de la première réunion du Grand Prix, j'y ai trouvé la lettre suivante d'un abonné. Je me fais un plaisir de la substituer à l'article ruminé, pensant qu'après les « Impressions de vainqueur » ou les « Notes d'un suiveur » que la *Vie au Grand Air* s'efforce toujours d'obtenir à la suite des grandes preuves sportives, il était piquant de publier aujourd'hui, puisque l'occasion s'en présentait, les impressions d'un simple spectateur. La chose a son intérêt, je me hâte de le faire remarquer, car le spectateur se différencie des vainqueurs ou suiveurs en ce que lui « paye » et les autres « touchent » ; en ce que lui est plutôt tenté de voir les choses sous un aspect commercial, j'entends qu'ayant le droit d'exiger qu'on lui rende en spectacle l'équivalent de ce qu'il a donné, il a plutôt une tendance à juger sévèrement s'il n'a pas reçu cet équivalent, tandis qu'entraîneurs et suiveurs, l'épreuve terminée, sont plutôt portés à voir les choses sous un jour indulgent, le jour luisant de l'or.

Voici la lettre dans sa toute simple intégrité :

Monsieur,

Je ne suis pas un habitué des vélodromes, mes occupations m'empêchent de suivre régulièrement les réunions, mais je m'intéresse au mouvement sportif, je connais les coureurs de nom et de loin, mais je ne peux aller m'assurer personnellement de leur valeur qu'à certains jours trop rares à mon gré.

Et donc, je m'en fus tout à l'heure, car je vous envoie les impressions toutes chaudes, au vélodrome de Vincennes, où contre la somme de cinq francs, versée à la porte, je fus nanti d'un « pesage ».

Ah ! monsieur, quelle jolie piste que la Piste Municipale, quelle agréable musique que celle des chasseurs, quel ensemble brillamment officiel que celui des « grosses légumes » gisant dans des tribunes orgiaquement décorées, que de fleurs, que de monde, que de soleil, quelle « organisation » splendide.

Mais de sport, je n'en ai point vu trace. J'en suis navré. Je ne venais que pour cela.

J'ai vu les grands coureurs gagner des séries à cinquante longueurs d'avance contre des concurrents qu'ils

Juc. Pogogeff.

L'équipe franco-russe retire ses brassards avant l'épreuve de tandems.

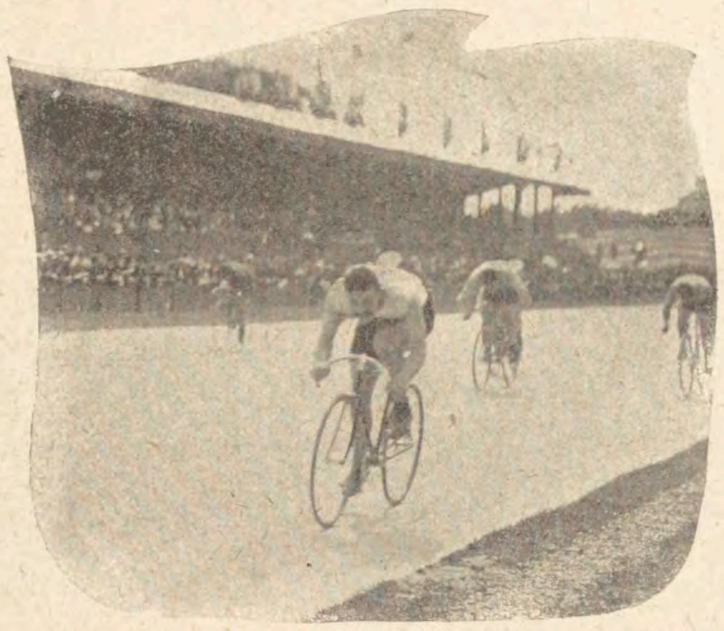
lassaient littéralement sur place — et notez, que ma plainte est d'autant plus désintéressée que ces vainqueurs sans lutte des séries du Grand Prix, ces Ellegaard, Meyers, Rutt, Grogna, Arend, Momo, etc.. ce sont « mes coureurs à moi », ce sont à peu près les seuls que je connaisse, ce sont pour moi les grands bonshommes du cyclisme, ceux qui m'ont procuré les plus belles joies sportives. Ah ! les pôvres! ils m'ont bien ennuyé tout à l'heure, mais ennuyé, là ! vrai ! ce qui s'appelle ennuyé.

Je l'ai confié à un monsieur qui avait l'air de la maison, et qui expliquait à côté de moi beaucoup de choses, dont je ne comprenais bien qu'une partie.

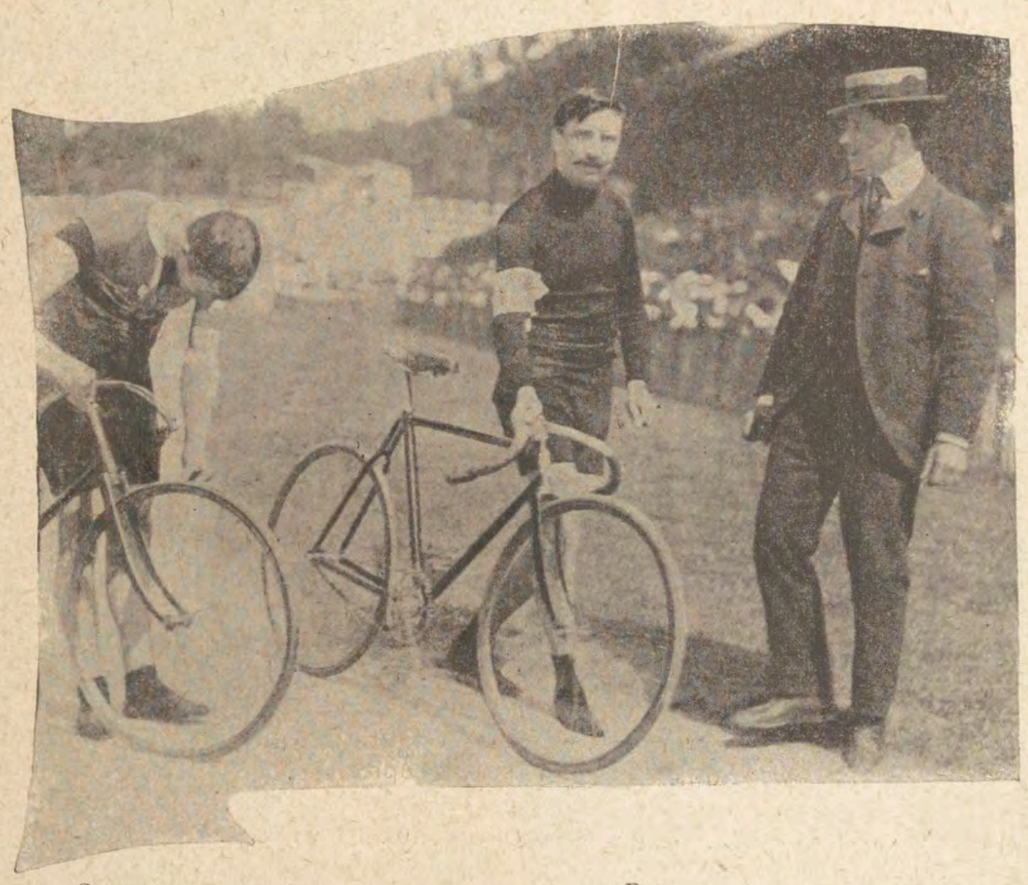
Il disait qu'il fallait dégager les grands coureurs afin de les éviter d'être victimes des ruses de course, qu'en revanche, on s'était attaché à mettre dans la même série tous les bons coureurs de second ordre, etc., etc.

Il en disait tant qu'à la fin, le rouge m'est monté aux oreilles, et je lui ai tenu, programme officiel en main, le raisonnement suivant.

— Monsieur, vous venez de dire en termes extrêmement sportifs, des choses qui doivent être fort belles et très profondes dont la triste conclusion est que, malheureusement pour moi, on se paye royalement ma tête. Vous venez de prouver qu'on s'était attaché à supprimer toute lutte. — Alors qu'est-ce que je fais ici, moi ? — Pourquoi suis-je venu ? — Pourquoi m'a-t-on fait payer cinq francs. Pour entendre de la musique ? Non, n'est-ce pas ? — Pour voir des courses, je n'en vois pas. Avouez que j'ai le droit de la trouver pénible.



Comment Meyers a gagné sa série.



Gascoyne. Eros.

Deux éliminés, Gascoyne et Eros, que l'on reverra dans le Prix de l'Espérance.

Une redoutable équipe, Ellegaard-Arend, gagnant de la course de tandems

De deux choses l'une, ou vous aviez l'intention de me présenter du bon sport, et alors je ne regretterais pas d'être ici, ou vous n'en aviez pas l'intention et alors il ne fallait pas nous inviter.

Pourquoi ne pas vouloir que les grands coureurs luttent vraiment ? Pourquoi surtout nous convier à ces courses ridicules qui ne sont pas des courses suivies puisque tout y est truqué ? Pourquoi ne pas instituer dès l'abord une sélection entre un certain nombre d'hommes choisis d'avance et triés sur le volet, au lieu de nous accabler de tout cet appareil fallacieux de séries et d'épreuves de repêchage, qui semble une cruelle ironie après les courses auxquelles nous venons d'assister ? Pourquoi tout cela, sinon pour faire trois réunions au lieu d'une, c'est-à-dire trois recettes au lieu d'une seule ?

Vous tenez à voir dans la finale les favoris. C'est une pensée excellente, — encore faut-il que les favoris l'aient mérité, malgré leurs courses antérieures qui leur donnaient droit à quelques égards, je le reconnais.

Il ne faudrait pas les opposer l'un à l'autre dans la même série ; mais il faudrait au moins que chacun d'eux eût à se défendre contre un ou deux bons coureurs de second ordre, susceptibles de lui donner du « fil à retordre ».

— Et si le coureur de seconde série gagnait ? direz-vous effrayé.

Eh ! bien, monsieur, s'il gagne, je le laisserai gagner, sans affecter pour cela une joie exagérée et insultante à l'égard du grand coureur battu. Il aurait fait quelque chose pour gagner, ce coureur de second ordre. Il aurait trouvé un truc nouveau, il aurait imaginé une tactique inédite, que sais-je.

Il aurait surpris son adversaire direz-vous encore. Tant pis pour vous, monsieur, s'il a usé de son droit strict, en ne disant pas à son terrible adversaire : « Attention, tu sais, je vais te surprendre. »

De toutes façons, il aurait *mérité* la victoire dans sa série. Et s'il venait à gagner successivement sa demi-finale et la finale ? Tant mieux pour lui, monsieur, cela prouverait que ce coureur de seconde série dissimulait un coureur de première. Tandis qu'avec votre système, vous supprimez tout intérêt à la réunion, vous trompez les spectateurs, et au lieu de donner individuellement aux bons coureurs de seconde série la chance à laquelle ils ont droit, vous les reléguez tous dans une autre course, ne leur donnant ainsi qu'un huitième de chance, puisqu'il y a huit séries, d'où sortiront huit qualifiés pour les demi-finales. Et de plus, vous leur enlevez tout espoir de gagner les primes de 50 et 25 francs allouées au second et au troisième de chaque série. Il faut vraiment qu'ils aient de la bonne volonté pour se présenter au départ. Voilà mon avis, monsieur, et puisque vous avez l'air d'être de la maison, dites-le à qui de droit, en ajoutant que moi, pauvre représentant du public, j'aurais réclamé avec la dernière énergie le remboursement du prix de ma place, malgré les fleurs, la musique et les tribunes décorées, si la recette n'avait été pour les pauvres. »

Voilà, Monsieur, ce que j'ai dit au Monsieur de la maison, j'aimerais que vous le disiez à vos lecteurs, si vous avez jugé comme moi.

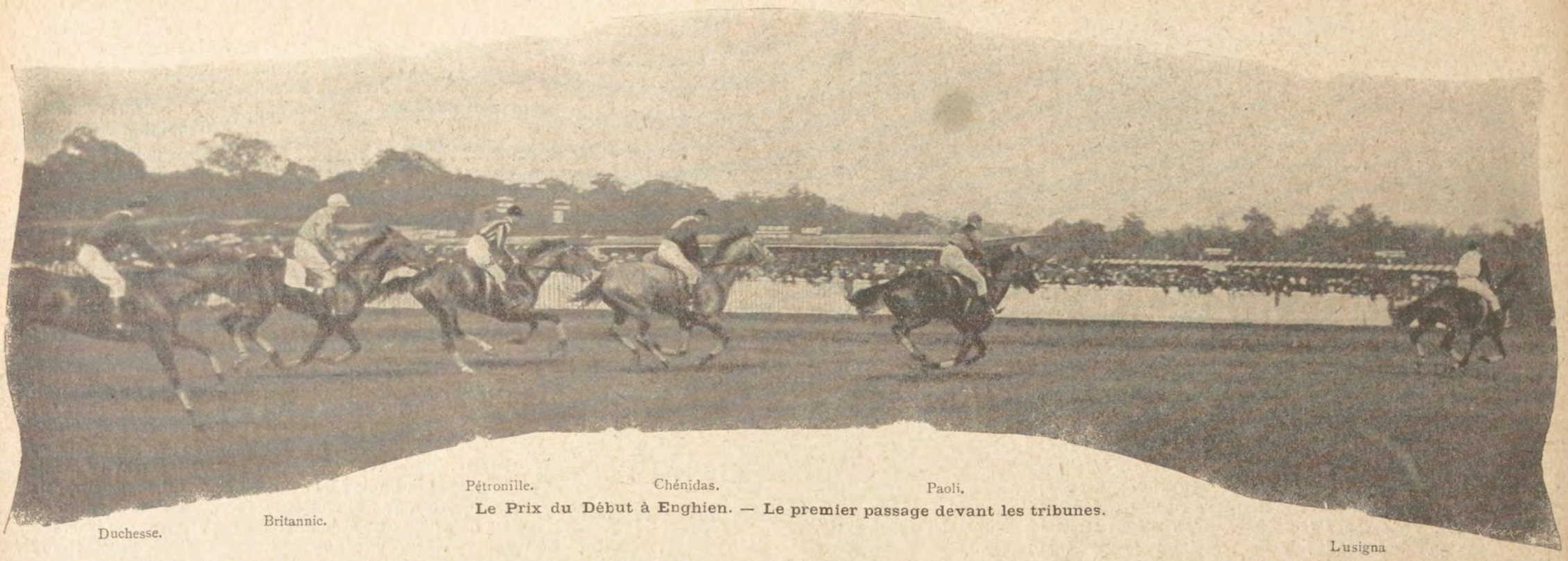
Un abonné.

Pour copie conforme :
André Foucault.

Les clichés des vainqueurs du Grand Prix, parus dans notre dernier numéro, sont de l'excellent photographe J. Beau.

Grogna-Didier-Nauts 3e. Meyers-Rutt 2e. Ellegaard-Arend 1er.

Le départ des tandems.



Duchesse. Britannic. Pétronille. Chénidas. Paoli. Lusigna

Le Prix du Début à Enghien. — Le premier passage devant les tribunes.

Les Débuts des Trois Ans sur les Obstacles

A AUTEUIL ET A ENGHIEN

Les épreuves d'obstacles n'ont pas toujours eu en France la place qu'elles occupent aujourd'hui; dans l'historique, que nous avons donné dans l'un de nos derniers numéros, de la Société des Steeple-chases de France, nous avons montré que longtemps ces épreuves n'ont été que le complément des programmes de province; aujourd'hui, il n'en est plus de même; aussi les débuts des trois ans sur les obstacles marquent-ils une date presque aussi importante que les débuts des deux ans en plat. Ces débuts viennent d'avoir lieu à Auteuil d'abord, puis à Enghien, et il était juste que nous réservions à cet événement notre hebdomadaire chronique sportive.

PENDANT de longues années, on n'a guère admis en épreuves d'obstacles que des chevaux d'une qualité très secondaire, à part de rares exceptions, et l'on s'obstinait à refuser la force, le fond et l'adresse au cheval de pur sang; on prétendait que le cheval de demi-sang ou de trois-quarts de sang était le seul apte à ce genre d'épreuves; avant la création de l'hippodrome d'Auteuil, c'était pour ainsi dire un axiome que le cheval de pur sang ne pouvait porter le poids, et n'était apte à galoper que sur les pistes de Chantilly ou du Champ-de-Mars. Un des premiers chevaux de pur sang français qui parut en obstacles fut Young Emilius, né et élevé chez M. Aumont, animal très volumineux, commun, mais doué de qualités réelles; c'était un type parfait de hunter. Il servit aux débuts du vicomte Artus Talon, et se montra excellent cheval et remarquable sauteur; mais il ne faudrait pas attribuer à son seul mérite le grand nombre de ses succès; l'infériorité des concurrents qui lui étaient opposés et l'intrépidité de son cavalier y eurent une grande part. Un autre steeple-chaser très remarquable et qui a laissé un nom dans les annales du turf fut Franc-Picard, également de pur sang; Auricula, Valentino, Magenta, Astrolabe, Cosmopolite et l'Africain sont les seuls qui aient, après les deux que je viens de citer, laissé un petit nom.

Mais depuis, les courses d'obstacles ont pris un développement considérable, d'importantes allocations leur sont réservées par les sociétés sportives; on est revenu sur la mauvaise opinion qu'on se faisait du pur sang au point de vue du saut; aussi, les propriétaires n'ont pas hésité à s'imposer de lourds sacrifices pour l'acquisition de chevaux de bonne classe pour les mettre sur les obstacles. C'est ainsi que nous avons vu sur la piste d'Auteuil des chevaux ayant très honorablement couru dans les grandes épreuves de Chantilly ou de Longchamps, et nous ne devons point nous étonner de l'importance attribuée aux débuts des trois ans sur les obstacles.

Lusignan, par M. Gabriel et Laval. Propriétaire, M. Braquessac. entraîneur J. Desbons, jockey Ferrès, vainqueur du Prix de Début, à Enghien, devant Sésène, Le Capucin, Pétronille, Nansen II; vainqueur du Prix La Veine, à Auteuil (21 juin), devant Vaudeville.

A vrai dire, après la Grande Semaine, et malgré l'importance relative de certaines épreuves de Longchamp ou d'Auteuil, de Maisons-Laffitte ou d'Enghien, il fallait cette attraction pour retenir l'attention des turfistes. C'est à Auteuil, par le Prix Wild-Monarch et le lendemain par le Prix de Début à Enghien, que débutent les jeunes jumpers, puis, nous avons le Prix Courtisan et le Prix Verveine II à Colombes, le Prix La Veine à Auteuil, et d'autres, en série ininterrompue; mais déjà dans ces épreuves, des débutants de la première journée d'Auteuil et d'Enghien font leurs seconds débuts.

Enlever le prix Wild-Monarch est une gloire pour un débutant, mais une gloire qui n'est pas sans inconvénients, car cette course est l'une de celles qui impliquent pour la suite les surcharges les plus dures; les champs y sont cependant toujours nombreux. Bien qu'il soit assez difficile de porter un jugement sur une seule exhibition, on peut dire néanmoins que les lots de cette année, aussi bien dans le prix Wild-Monarch que dans le Prix du Début sont bons; plusieurs parmi ces jeunes espoirs, étaient d'excellente classe en plat: L'Alaric, par Ragotski et La Laire, n'avait-il pas battu Astronome II à Maisons-Laffite dans le Prix Palmiste et sur le même hippodrome, dans un handicap Violon, Pietra-Santa, Buglose, Doris II et Porphyre? Quant à Duncan, par Martin-Pêcheur et Dune, à plusieurs reprises, entre autres au mois de mai, il fut vainqueur à Longchamp, notamment dans le prix de Royallieu, dans lequel il battait Mirobolant et Calapita. L'Alaric, le premier du prix Wild-Monarch, sous l'excellente direction de Ruddock, a bien vite et très correctement appris son nouveau métier, Duncan, un dressage de l'habile Desbons, également; et la lutte eût été plus intéressante entre ces deux poulains qu'elle ne le fut entre l'Alaric, Vaudeville et Bien Venu, mais Duncan s'était désanglé dans le tournant du bois et son jockey ne pouvait raisonnablement insister sans crainte d'accident. En tous les cas, tous

M. Braquessac. Ferrès. M. Desbons.

M. Braquessac, propr. de Lusignan, Desbons, son entraîneur, et Ferrès, son jockey.

M. Adam.

La tribune des juges à l'arrivée sur l'hippodrome d'Enghien. Sur la tribune, M. Adam, président de la Société Sportive d'Encouragement.

de premier ordre. Il n'y a pour ainsi dire pas eu de course ; Lusignan a pris la tête dès le départ et ses concurrents ne sont jamais parvenus à l'approcher ; il saute sans la moindre hésitation et franchit les obstacles dans le train avec beaucoup de légèreté ; le mérite qu'il avait montré en plat, — c'est le second du prix Juigné entre Linaro et Arizona — est un sûr garant de son avenir dans son nouveau métier. A côté du gagnant, nous avons vu quelques bons animaux : Sesène, un Border Minstrel, qui a fini second en cheval courageux ; Le Capucin, bon sauteur, entré le premier dans la ligne droite, Paoli qui n'a fini que sixième, mais qui vaut beaucoup mieux, Petronille et Nansen II qui ont encore besoin d'un peu de travail.

les concurrents ont convenablement accompli le parcours et sauté droit ; un seul, Hernani est tombé. C'est un joli résultat, car il y avait quinze partants. Cependant aucun, même l'Alaric — qui est une excellente bête pour les obstacles — n'a montré une réelle supériorité sur ses concurrents. Il n'en fut pas de même le lendemain à Enghien. Je ne parlerai point de l'épreuve d'ouverture qui était également un prix à réclamer, mais du prix de Début qui avait réuni onze concurrents. Cette épreuve nous a permis de voir un poulain de l'écurie Braquessac, Lusignan, qui est certainement une bête

A première vue l'année s'annonce bonne pour nos hippodromes d'obstacles. Ne quittons pas Enghien sans féliciter la Société Sportive des amélioration qu'elle a su apporter au coquet hippodrome de Soisy, auquel nous conduirons à nouveau les lecteurs de la *Vie au Grand Air*.

FRANC-PICARD.

Le Jockey d'Obstacles

Que doit-être le Jockey d'obstacles ? Comment doit-on monter les steeple-chases ? Telle est la question que nous avons posée à l'un de nos meilleurs jockeys d'obstacles, A. Clay, dans la famille duquel on est jockey de père en fils ; sur cinq frères, trois jockeys, deux Clay se sont tués en courses L'avis d'un tel homme nous a semblé intéressant à recueillir.

◓ ◓ ◓

UN bon jockey est une chose précieuse pour une écurie de courses ; on a beau faire naître un poulain dans les meilleures conditions, l'entraîner avec toutes les précautions possibles ; il faut aussi un jockey habile pour le piloter et lui faire rendre tout ce qu'il est capable de donner quand il paraîtra en public. Le métier de jockey et surtout de jockey d'obstacle est fort dur, et très certainement, à beaucoup de points de vue, nous sommes plus à plaindre que nos confrères de courses plates ; d'abord nous gagnons beaucoup moins et nous sommes exposés tous les jours à nous tuer ou à nous casser les membres. Je ne connais pour ainsi dire point de jockeys d'obstacles qui n'aient été plus ou moins blessés : faut-il citer les accidents arrivés à An-

***L'Alaric*, par Ragotsky et La Laire, propriétaire, M. J. Stern ; entraîneur, R. Ruddock ; jockey, Alb. Johnson ; vainqueur du prix Wild-Monarch, devant Vaudeville et Bien-Venu.**

drews, Lansdell, Barker, Liglitfoot, Basden, Pettet, Lane, Rowel, Gardener, Boon, Brooks et tant d'autres !

En général, nous sommes plus gros que les jockeys de plat, notre poids varie de 56 à 68 kilos ; et il nous faut plus de vigueur, plus de hardiesse et aussi plus de casse-cou.

On naît jockey, on ne le devient pas, malgré des années et des années d'apprentissage ; il y a des lads qui sont restés lads toute leur vie. Les qualités d'un jockey doivent être multiples : il faut être cavalier d'abord, avoir des jambes bien musclées pour bien tenir un cheval, des bras solides pour maintenir les « dérobards », une poitrine à toute épreuve et beaucoup de tête pour juger vite et à propos et mettre à profit toutes les circonstances de la course. Que de courses ont été gagnées autant par les jockeys que par les chevaux.

Evidemment, comme hygiène notre métier est excellent : levé dès l'aube, nous voilà partis sur terrain d'entraînement, on monte deux ou trois chevaux, et là encore plus que sur la piste on risque de se casser le cou. Après le déjeuner, c'est le départ pour les courses et quand bien même on ne monte pas, il faut suivre les épreuves pour être bien au courant de la forme des chevaux. Quand on est arrivé à une petite situation, tout est pour le mieux ; mais l'apprentissage est plus dur qu'on ne le pense.

Ce n'est que lorsqu'on possède bien son métier dans les mains et dans les jambes qu'on peut aspirer à un engagement comme jockey. Et si le métier vous donne parfois des satisfactions, que de déboires aussi ! Le public nous met sur le dos jusqu'aux chutes des chevaux, comme si c'était agréable de faire un panache au bull finch ou au mur en terre. Je voudrais bien les voir à notre place les turfistes de la pelouse et du pesage ! C'est toujours sur le jockey qu'on tombera si le favori ne gagne pas. Il faut en prendre son parti et vivre en philosophe !

A Clay

Le dressage d'un Trois Ans sur les obstacles chez l'entraîneur Ruddock. Le premier saut sur une haie de L'Alaric, vainqueur, deux mois après, du Prix Wild-Monarch, monté par Albert Johnson.

Le Congrès de Dijon

Ce fut le premier des Congrès automobiles, de cette vaste série de causeries amicales, et de réunions entre tous les chauffeurs, qui vont devenir bientôt classiques.

Tant qu'il nous suffit de vouloir et de manifester à la face de tous, notre bonne volonté pour réussir et trouver partout un appui, tant qu'il suffit d'agir, les Congrès furent à coup sûr choses inutiles et purent passer pour inutiles parlottes, en lesquelles se réfugièrent les idéalistes fautes de l'action.

Mais aujourd'hui la question s'est posée sous un jour tout nouveau. Les violentes campagnes menées contre l'automobile nous ont amené une réaction violente à laquelle il faut bien nous résigner, faute de mieux.

L'action ne suffit plus, et si je ne craignais une plaisanterie facile, je dirais volontiers que c'est la réaction qui a désormais fait sa place.

Il faut réagir, réagissons donc, mais à une époque où le parlementarisme est devenu notre souverain maître, où les partis s'organisent en conférences et en assemblées, il nous fallait la conférence des chauffeurs.

Et c'est pourquoi le Congrès de Dijon, dont l'initiative hardie est due à nos amis de l'A. C. Bourguignon, sera sans nul doute la base de notre organisation de résistance, et la première entrée dans la réalité de ce syndicat moral, passé entre tous les chauffeurs du jour où nous vîmes se dresser contre nous le syndicat innomé mais réel de toutes les ignorances et de toutes les mauvaises volontés.

Dijon fut d'ailleurs, avouons-le de bonne grâce, admirablement choisi pour nous permettre d'y concilier à la fois ces besoins plutôt abstraits de défense et de logique, avec l'impérieux appel des jouissances matérielles d'une agréable réalité.

J'espère que les photographies ci-jointes montreront à nos lecteurs et amis que cette première expérience ne fut pas trop cruelle pour leurs délégués et que grâce à l'hospitalité bourguignonne, grâce à ce merveilleux pays, où le passé par ses monuments et où le présent par ses vignes nous rappellent si agréablement à la réalité, les prophètes de l'automobile après leurs prédications purent, au Clos-Vougeot comme à Beaune, ne point trop passer pour des martyrs.

GEORGES PRADE.

(Cliché Seret-Cottereau.)

Un amusant contraste.

Les autos dans la cour du Clos-Vougeot, dont les bâtiments datent de l'an 1100.

(Cliché Serpollet).

Pendant le Congrès de l'Automobile à Dijon.

Les congressistes dans la cour de l'hospice de Beaune.

Bloc-Notes du Sportsman

LE CHALLENGE DES FEMMES-AÉRONAUTES

C'est au sport aéronautique que revient l'honneur d'avoir fait disputer la première épreuves pour les " Coupes de la Vie au Grand Air ".

La première ascension comptant pour le Challenge des femmes-aéronautes s'est, en effet effectuée dimanche dernier.

C'est Mlle Germaine Lapeyre qui inscrirait la première son nom sur le socle du superbe objet d'art offert par notre directeur Pierre Lafitte.

A trois heures, elle quittait le parc d'aérostation de Saint-Cloud dans l'Aéro-Club n° 2 piloté par MM. Janets et de la Mazellère, et à 8 h. 10 du soir, elle atterrissait à Granges-les-Bocages, non loin de Sens (Yonne).

Bonne traversée, atterrissage après quelque peu de trainage, aucun accident.

Et maintenant, mesdames, à qui le gant ?

A propos de ce challenge, ajoutons que notre confrère de la *Fronde*. Renée de Vériane, qui est en même temps une artiste de talent, vient de nous informer de son intention d'offrir gracieusement son buste, grandeur nature. à la gagnante de la " Coupe de la Vie au Grand Air ".

Tous nos remerciements.

UNE CARRIÈRE TERMINÉE

A la suite de sa course dans la Coupe d'Or d'Ascot, Chéri est tombé boîteux. La carrière du vainqueur du Grand Prix en 1901 paraît être terminée et M. Caillault va se décider à l'envoyer au haras. Son unique performance en France cette année a été sa victoire dans le Prix Boïard, à Maisons-Laffitte.

ESCRIME

LES FINES LAMES DE LA PRÉFECTURE

Les fonctionnaires de la Préfecture de Police viennent de former entre eux une société d'escrime qui, dès le début, a réuni une soixantaine de membres. Le président de cette société est M. Mouquin, le très sympathique sous-directeur de la Police municipale.

Le siège de la Société est situé caserne de la Cité.

UN NOUVEAU CONFRÈRE

L'idée du Mécène parisien, M. Henri Deutsch (de la Meurthe) qui avait résolu de faire de Meulan la capitale des sports, n'est pas tout à fait abandonnée. Nous venons de recevoir un nouveau journal, *Meulan-Sports*, organe officiel des sociétés sportives de la Basse-Seine créé pour défendre cette idée.

On pratique déjà tous les sports dans cette coquette ville et notre confrère les présente de charmante façon. Ses nombreuses photogravures en font une revue sportive très intéressante.

BILLARD

UN PEU DE TOUT

Les joueurs de billard qui ont pris part au Tournoi de la Grande Roue sont décidément infatigables. Après avoir été les acteurs d'un concours qui a duré environ deux mois, ils auraient eu droit à un long repos, et cependant, les voilà qui repartent de nouveau pour une série d'épreuves analogues. Seulement, comme le premier tournoi a donné la mesure de la valeur de chacun d'eux, on en a tiré parti pour les classer en diverses catégories. Ce concours sera par conséquent moins long que l'autre. Néanmoins, tous les amateurs engagés devraient recevoir une honnête récompense pour l'endurance dont ils auront fait preuve. Les cyclistes qui vont disputer ces jours-ci la course de six heures au vélodrome Buffalo ne sont à ce point de vue que bien peu de chose auprès d'eux. Il est probable que le plaisir de jouer à nouveau sur les billards installés à la Grande Roue par la maison Brunswick n'est pas étranger à leur enthousiasme pour les tournois. Je leur souhaite à tous progrès, victoire et amusement.

Il est probable que nous verrons vendredi prochain la fin du procès des académies de billard. Du moins cette affaire doit être appelée à cette date et, comme elle a déjà été renvoyée plusieurs fois, il est à présumer que les avocats plaideront et que les magistrats jugeront. Mais, pour que la religion des juges soit éclairée à l'avance, je souhaiterais qu'ils emploient une après-midi à visiter les académies de billard et que le lendemain ils aillent au Palais Bourbon. Ils verraient où règne surtout l'ordre et le calme.

Il y a dans les académies de billard de bons « bourgeois » tout comme à la Chambre des députés.

Ils y verraient surtout de merveilleuse parties.

Que les lecteurs de la *Vie au Grand Air* jugent eux-mêmes. J'ai assisté dans la semaine aux deux parties suivantes entre Schaefer et Fournil :

13 juin. — 250 points au cadre :
Schaefer : 0, 72, 15, 43, 70, 29, 15, 6 = 250.
Fournil : 33, 0, 1, 12, 6, 14, 6 = 72.
17 juin : 200 points au cadre :
Fournil : 0, 41, 159 = 200.
Schaefer : 5, 1 = 6.

Où et comment verrait-on de semblables parties si l'on fermait les Académies.

COUNT REDDEER.

MEMENTO BIBLIOGRAPHIQUE

Depuis bien longtemps les exigences de l'actualité nous ont empêché de signaler au fur et à mesure de leur apparition les principales nouveautés de la bibliographie sportive. Voici rapidement quelques notes.

Une faute de composition d'abord à propos du **PRÉSIDENT CHABRÉ**, dont l'auteur n'a pas été donné. Aujourd'hui, son nom est d'ailleurs dans toutes les bouches quelque peu sportives, car le volume de LOUIS MINART, — cette fois, le voilà nommé, — a obtenu et continue d'obtenir un assez joyeux succès. Il en est tout à fait digne. (1 vol. illustré 2 francs).

LA PLUME ET LE POIL de JEAN MANORE en son évocation de plaisirs qui nous sont en ce moment interdits, a dû être tiré récemment pour la quatrième fois (1 vol., 3 fr. 50).

Le **MASSAGE POUR TOUS**, par le Dr DE FRUMERIE, intéressera les professionnels du massage ou les sportsmen qui en usent fréquemment. Clair, pratique, précis, sans prétentions scientifiques, sans orgie de documentation physiologique et médicale, sa simplicité même lui assurera le succès (1 vol. 1 franc).

Un autre volume de massage, le **TRAITÉ THÉORIQUE ET PRATIQUE du massage et de la gymnastique médicale suédoise. Leur emploi thérapeutique** par J.-E. MARFORT, masseur gymnaste de l'Institut des demoiselles nobles. Si le titre de *masseur gymnaste des demoiselles nobles* vous, laisse rêveur, ce volume n'en est pas moins très documenté sur un sujet fort à la mode depuis quelques années et sur lequel nous n'avons en somme qu'assez peu d'indications. J'y reviendrai (1 volume avec 50 figures en similigravure, 4 francs).

LE BRACONNAGE dans les grandes chasses et dans les autres, par HENRI BODMER, est un petit bijou de littérature cynégétique sur lequel je reviendrai sûrement, ne dût-ce être que l'hiver prochain, tant il est exquis. Très animé avec une pointe de poésie morose, il faut le considérer comme un petit chef-d'œuvre du genre qui nous initie en détail et d'une manière extrêmement agréable, à toute la vie des maraudeurs de forêts petits ou grands, que nous ne connaissons guère que par ses grands côtés et les pertes ou profits, il faut bien le dire, que ces brigands occasionnent aux uns et aux autres (1 vol. 3 fr. 50).

LE HANDICAP THÉORIQUE de M. PAUL DOUSDEBÈS, ne coûte que 300 francs, — j'ai bien dit 300 francs — et n'a été tiré qu'à 125 exemplaires et je ne peux guère y insister, peu de mes lecteurs désirant sans doute s'offrir ce volume, ce qui ne serait d'ailleurs pas une fantaisie de prodigue, car, outre qu'il est dans sa forme un fort joli ouvrage de collection, il est une œuvre vraiment remarquable, appelée à rendre les plus utiles services à la cause de l'élevage, aux propriétaires et même aux parieurs, aux parieurs surtout, si bien qu'à ce point de vue, ce serait peut être bien mieux un placement utilitaire. On dit que son auteur en suivant sa propre méthode a fait une petite fortune pendant la saison.

Un mot pour finir, sur **COMMENT DEVENIR FORT**, par J. DE LERNE avec préface de GABRIEL BONVALOT ; celui-là s'est accroché au succès avec une énergie qui fait s'épanouir singulièrement la face de son éditeur. Je ne crois pas que jamais un ouvrage sportif ait eu pareille fortune, peut-être parce qu'aucun ne l'était autant et d'un caractère aussi élevé que celui-là, parce qu'aucun ne contenait plus de ces idées générales qui éclairent toutes choses, les choses sportives comme, les autres. Nous devons rendre grâce à l'auteur de ne pas nous avoir donné seulement ou de vagues généralisations philosophiques sur la force physique ou quelques moyens de faire des poids, mais à la fois les uns et les autres se soutenant et se mêlant pour ainsi dire, les procédés *physiques et intellectuels* de rendre fort un organisme.

A. F.

Notre service de librairie se charge d'envoyer en France les volumes dont il est rendu compte dans cette rubrique à toute personne qui nous en fera la demande, accompagnée du montant en mandat ou timbres-poste, augmenté de 0 fr. 50 pour frais de port et d'envoi.

Le Puncho du Chauffeur

Voila bien le vêtement d'automobile pratique par excellence, le manteau idéal attendu depuis si longtemps par les chauffeurs, et que viennent de leur donner O. Ström et fils, les tailleurs scandinaves bien connus de la Chaussée d'Antin, 16, Paris.

S'il fait beau, il se transforme en une tente confortable qui, à la halte, abrite tous les excursionnistes ; s'il fait froid, c'est une chaude couverture; vienne l'orage ou la pluie, il reprend sa destination primitive et abrite hermétiquement, dans ses plis ingénieux, l'avisé chauffeur qui s'en est muni. Il sert aussi de parapluie, sa collerette mobile retenue par un jeu de boutons en protégeant autant qu'il est possible. Que pouvait-on demander de plus à un vêtement ? C'est le comble du pratique et du confortable, et voilà une création qui fait dignement pendant à celles des vêtements de femmes que publiait *Femina* dans ses numéros du 1er Avril et du 1er Juillet.

Se fait en drap, toile de soie, ou tissus imperméables.

Petites Annonces de la " Vie au Grand Air "

UN FRANC la ligne de 40 lettres

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

ne passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

ASSURANCES SPORTIVES

Assurances Spéciales, 20, *Rue Taitbout, Paris*. Téléphone : 283-41.

Assurance contre les accidents, pour être bien dire-à-dire pour donner à ceux qui la con- pleine et entière garantie, doit être faite aucoup de soins et demande le concours de stes rompus à la confection des contrats stituent cette garantie.

s'agisse d'assurances automobiles, de che- voitures, ou d'assurances individuelles, la ouscrite ne vaut que par les clauses y ins- clauses qui varient à l'infini suivant les cas.

Assurances Spéciales, 20, rue Taitbout, se chargent de toutes les assurances en et tout particulièrement des assurances s pour lesquelles elles se sont spécialisées. les sportsmen qui voudront être bien as- ne pas payer des primes exagérées feront en de s'adresser aux **Assurances Spé-** 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront atisfactions.

emande, les **Assurances Spéciales** en- lonner verbalement toutes les explications

donner rendez-vous, écrire ou téléphoner 1.

AUTOMOBILES

ion exceptionnelle 3, trains Scotte abso- nt neufs. A vendre bonnes conditions. — , ingénieur, hôtel Bayard, Toulouse. (6340)

Formation de motocycles à pétrole en urettes 2 places côte à côte. Débrayage 2 . Lamy, 160, rue Oberkampf, Paris. Télé- 23.05 (6245)

-vous louer bicyclettes, motocycles et au- biles ? adressez-vous au *Garage Dupré*, ue de la Grande-Armée ; 156, avenue Ma- Téléph. 503-50. Leçons, vente, achat, avances chandises. (6302)

Chauffeur, 28, rue Mogador, Paris, livre uite les nouveaux modèles *Gladiator, Re- e Dion*, etc. Grand choix de voitures d'oc- es premières marques telles que *Panhard- r, Renault, de Dion, Mors*. Toutes voitures et garanties. (6310)

nd garage de la Porte-Maillot, 8, rue ébarcadère, Paris. Tél. : 563-64.

les voitures ci-après :

tte de Dion, capote.....	2.200 »
lle, 4 ch. 1/2, circulation d'eau...	1.450 »
tonneau, roues bois.....	3.000 »
1902, tonneau, 5 places.....	3 500 »
, vérit. mot. de Dion, m. parfaite.	2.500 »
tte Bertrand, fait 40 à l'heure....	2.250 »

(6312)

Trains Scotte, dernier type, voyageurs et ageries avec accessoires. A céder, matériel neuf. — Desmares, agréé, Caen. (6339)

Récourt 1902, bonne occasion, à vendre 500 fr. Détails visibles. Gon, étudiant, 25, Lisbonne, Paris. (6344)

ette Delahaye 1901, cinq chev. 1/2, ue neuve, trois places, dais, glaces, ri- oues bois, après essais, 2450 fr.

ette Decauville, cinq chev. trois places, tat, marche parfaite, 1850 fr. S'adresser à , Corbeil. (1898)

ormation de motocycles à pétrole en élé- s voiturettes à 2 places côte à côte, dé- deux vitesses, réduction de la voiturette . Tricycle 750 fr.; quadricycle 650 fr., de 200 fr. pour motocycles déjà munis ngement de vitesse. Nouveau modèle per- é gracieux et confortable. Artiguelongue, ndes). (6349)

CHEVAUX

upant plus de concours, on désire vendre *mate*, hongre bai brun, 7 ans, absolument et, pouvant porter poids lourd, très facile, t, beau modèle, très gros sauteur ayant tte année 1er prix dans le Prix des Dames, Omnium, 2e prix Coupe à Nantes. A Paris um et plusieurs autres prix. S'adresser , 4, avenue Marie-Henriette, Anvers ; pour heval, M. de Champsavin, à Saint-Cyr. (6348)

re, trotteur steppeur, 5 ans, 1m,58 envi- rès près du sang, kil. en 2 s. et plus de heure en train route régulier. Actions vées, cheval tonneau charmant pour le ns aucune tare. Fait cheval famille ou ceptionnel par sa grande douceur et sécu- olue partout. Peur absolument rien, ni s, ni autos, indifférent à tout. Bouche très conduit aussi bien sur train 3 lieues heure Bête de tout repos. 2000 fr. avec toutes exigées. Photographies. M. Bernaud, de Kerpape, Ploemeur (Morbihan. (6345)

COLLECTIONS

Aux Collectionneurs. Deux séries de cartes postales viennent de paraître : 1° la Fabrication du Pneumatique, 36 cartes avec texte 0 fr. 50 (franco recomm. 0 fr. 75) ; 2° douze reproductions de clichés amusants signés O'Galop, 0 fr. 20 (franco recomm. 0 fr. 45). Michelin et Cie, Clermont-Ferrand et 105, boulevard Pereire, Paris. (6305)

A vendre, n° 1 à 120, *Vie au Grand Air*, faire offres. Echange timbres. Charles Reynaud, Salon (Provence). (6346)

120 premiers numéros de la *Vie au Grand Air* 98-99 et 1900. Exc. état. Faire offres. A. Freccero, 5 c. Belzunce, Marseille. (6347)

YACHTS

Unique Yacht à vapeur, 20 tx, neuf, le plus élégant, confortable, bon marcheur de ce tonnage, parfait état, prêt à partir, 2 cabines, 4 lits, w.-c., poste, etc., inventaire complet, affaire exceptionnelle, à vendre 18.000 francs, grandes facilités de payement. On en céderait la moitié de propriété pour 10.000 francs avec jouissance 10 mois de l'année. A visiter dans le plus joli site des environs de Paris. Photo au journal. Ecrire ou s'adresser Deschamps, 72, boulevard Sébastopol, Paris.

Echos

CONTRE LES FRAUDES

L'**Eau de Vichy-Célestins** est l'objet de nombreuses fraudes et imitations, aussi faut-il avoir soin de toujours désigner la source " **Vichy-Célestins** " et d'exiger sur le goulot de la bouteille le disque bleu " Vichy-Etat ", qui en garantit l'authenticité.

* * *

TOUS LES AVANTAGES

Si vous voulez avoir de suite ou à très bref délai une nouvelle voiture de Dion-Bouton avec le châssis allongé, le nouveau moteur et les modifications récentes apportées à la voiture 8 chevaux, adressez-vous à la maison **Outhenin-Chalandre**, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine, à 40 mètres de la Porte-Maillot. Vous y trouverez des prix défiant toute concurrence et les mêmes garanties qu'à l'usine de Dion-Bouton. Vous aurez, en outre, cet immense avantage que toutes les voitures livrées par cette maison sont revues, vérifiées et mises au point, sous la direction de M. Teste, le chauffeur bien connu, ancien chef d'atelier de la maison de Dion-Bouton.

* * *

COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS ET DES GRANDS EXPRESS EUROPÉENS

A partir du 1er juillet prochain, remise en marche de l'*Engadine-Express*, ce train de luxe si justement apprécié des touristes qui se rendent en Suisse.

L'*Engadine-Express* part tous les jours de Paris (Est), à 6 h. 50 du soir, pour arriver à Lucerne à 8 h. 10 du matin et à Coire à 9 h. 44 du matin.

Deux fois par semaine, une voiture se dirige sur Interlaken.

Pour tous renseignements et pour retenir ses places à l'avance, s'adresser à l'Agence de la Compagnie des wagons-lits, place de l'Opéra.

* * *

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

Augmentation de la durée de validité

des billets d'aller et retour à prix réduits (Grandes lignes).

Nous avons annoncé récemment que la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest avait soumis à l'homologation ministérielle une proposition modifiant la durée de validité des billets d'aller et retour délivrés par toutes les gares et haltes de son réseau.

Cette proposition venant d'être approuvée par l'Administration supérieure, la durée de validité des dits billets est, dès à présent, augmentée dans les proportions indiquées ci-après :

Ancienne durée de validité :		*Durée de validité nouvelle :*	
Jusqu'à 125 kil.	2 jours	Jusqu'à 60 k.	2 jours
De 126 à 250 kil.	3 »	De 61 à 100 k.	3 »
De 251 à 400 kil.	4 »	De 101 à 200 k.	4 »
De 401 à 500 kil.	5 »	De 201 à 300 k.	5 »
De 501 à 600 kil.	6 »	De 301 à 400 k.	6 »
Au-des. 600 kil.	7 »	De 401 à 500 k.	7 »
		De 501 à 600 k.	8 »
		De 601 à 700 k.	9 »
		De 701 à 800 k.	10 »

Comme on le voit, c'est, pour les longs parcours, une augmentation qui s'élève à trois jours ; il est bien entendu que, comme précédemment, les délais indiqués ci-dessus ne comprennent pas les dimanches et jours de fêtes qui viennent s'ajouter à la durée de validité de ces billets, durée qui peut être, en outre, à deux reprises, prolongée de moitié, moyennant le paiement, pour chaque prolongation, d'un supplément égal à 10 p. 100 du prix du billet.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

Bains de mer en Bretagne.

Billets d'aller et retour à prix réduits, valables pendant 33 jours. Pendant la saison des Bains de mer, jusqu'au 31 octobre, il est délivré, à toutes les gares du réseau, des billets aller et retour de toutes classes, à prix réduits, pour les stations balnéaires ci-après :

Saint-Nazaire, Pornichet (Sainte-Marguerite), Escoublac-la-Baule, Le Pouliguen, Batz, Le Croisic, Guérande, Vannes (Port-Navalo, Saint-Gildas-de-Ruiz), Plouharnel-Carnac, Saint-Pierre-Quiberon, Quiberon (Le Palais-Belle-Ile-en-Mer). Lorient (Port-Louis, Larmor), Quimperlé (Pouldu), Concarneau, Quimper (Bénodet, Beg-Meil, Fouesnant), Pont-l'Abbé (Langoz, Loctudy), Douarnenez, Châteaulin (Pentrey, Crozon, Morgat).

CABOURG

CABOURG

CABOURG

Grand Hôtel

ÉTABLISSEMENT DE 1er ORDRE

Garage pour Automobiles

FABRE & BERTRAND, Directeurs

LE MEILLEUR **VIN** de Table **20** Centimes le litre, Régie et port compris. Echantillon gratis. **CADEAU** à la 1re pièce d'un baril Muscat vieux Écrire au Directeur des Vignobles de l'HERMITAGE à Fons (Gard).

OFFICIERS MINISTÉRIELS

BELLE propr. d'agr. dite *La Marouette*, à Ju (S-et-M.). Cce 6h50 env. M. à pr. 80000f. Mobi à prendre pr 20000f. A adj. s. 1 ench. Ch. not. 1er j let. Facilité louer chasse 306h. S'adresser Me Dur des Aulnois, notaire, 15, rue Tronchet.

Près GISORS. Ligne Paris-Dieppe.

3 FERMES à ERAGNY (Oise). 1° Cce 184h51a (h bages 43h31a, sur riv. Epte). Rev. 17000 fr. M. à pr. 300000 fr. 2° Cce 54h7a (herba 17 h). Rev. net 3517 fr. M. à pr. 70000 fr. 3° 96 h. 56 a. (herb. 33 h.). R. net 6300. M. à p. 125000

BOIS à ERAGNY. 54 h. 76 a. avec pavill. chas M. à p. 35000 fr. Bois à Trie-Château 55h. M. à p. 35000 fr. Herbage contigu 12h. M. à p. 18000 Fac. réun. ces 2 lots. A adj. s. 1 ench. Et. de Me Fé not. à Chaumont-en-Vexin (Oise), dim. 6 juillet

VILLE DE PARIS

A adj. sur 1 ench. Ch. not. Paris, le 8 juillet 19

2 TERRAINS d'ANGLE. 1° r. Beaubourg et Mich le-Comte. Surf. 340 m. Mise à p 400 f. le m. 2° r. Beaubourg et du Maure. Surf. 190 M. à p. 350 f. le m. S'ad. aux not. : Mes Mahot de Quérantonnais, 14, rue des Pyramides et Delor rue Aubert, 11, dépositaires de l'enchère.

St-Mandé Montreuil GRAND TERRAIN 7522 m., rue l'Épinette, 27. Mise à prix : 75.000 MAISON bourg., r. Vincennes, Cce 281 m. M. à p. 12.000 fr. A adj. not. 8 juillet. Me Cotelle, not., 25, bd Beaumarcha

MAISON à Paris **RUE D'ARTOIS, 7** Rev. br. 28229 fr. M. à prix 380000 A adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, 8 juillet. S'ad. à Me M hot de la Quérantonnais, not., 14 r. des Pyramid

LE VÉSINET Gde Propriété *Villa Hériot*, av. ce trale, 90 ; autre maison dans le Pa *Villa Stolz*, dép., serre, parc. Cce totale 3h14a, clo jardin potager de 1911 m. M. à prix 250000 fr. adj. sur 1 enchère Ch. des not. Paris, le 8 juill S'ad. à Me Jousselin, not. à Paris, pl. Madeleine,

CARBONYLE S Z

assure au bois une durée triple en lui donnant une belle teinte brune.

190, FAUBOURG SAINT-DENIS

En Vente Pharmes Parfumrs Coiffeurs — Se recommande par ses résultats obtenus. **LOTION La BULBINE** Détruit les Pellicules. Dépôt Général : A. CHÉREAU Nevers. Combat la Calvitie. PRIX Flac. 1/2 Lit 9 fr.

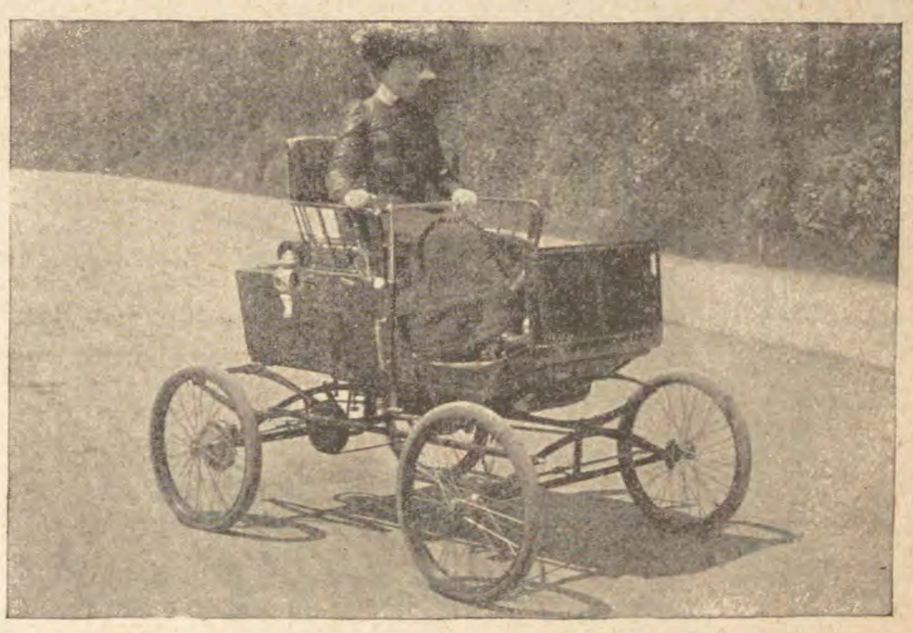
Envoi ÉCHANTILLON avec NOTICE : *Franco sur demand*

VOITURES A VAPEUR PERFECTIONNÉES "LOCOMOBILES"

MARCHE SILENCIEUSE — PAS D'APPRENTISSAGE

ENTRETIEN A FORFAIT moyennant **360** francs par an

SIMPLICITÉ — LÉGÈRETÉ



ÉLÉGANCE — ROBUSTESSE

The Locomobile Co of America — **32, Avenue de la Grande-Armée, PARIS**

FOURNITURES GÉNÉRALES POUR L'ALLUMAGE DES MOTEURS

Piles spéciales Br. s. g. d. g. pour Motos & Autos

LECLANCHÉ & Cie

SIÈGE SOCIAL : 158, Rue Cardinet, PARIS

MAGASIN DE VENTE : 41, Av. de la Grande-Armée